Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Investigation Report to the Minister pursuant to sections 542 or 545 of the Canada Shipping Act

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 542 ou 545 de la Loi sur la marine marchande du Canada

Canada

This report is also available in English

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DU CHAVIREMENT D'UNE EMBARCATION DE PÊCHE OUVERTE AU LARGE DE LAMALINE (T.-N.), LE 13 MAI 1988, AU COURS DUQUEL DEUX PERSONNES ONT PERDU LA VIE.

RAPPORT N° 520

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 542, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 545, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 542 et 545 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

89-04962/

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DU CHAVIREMENT D'UNE EMBARCATION DE PÊCHE OUVERTE AU LARGE DE LAMALINE (T.-N.), LE 13 MAI 1988, AU COURS DUQUEL DEUX PERSONNES ONT PERDU LA VIE.

Fiche technique du bateau

Nom	Anonyme
Numéro de permis	10M1747
Numéro de bateau de pêche canadien	127363
Jauge brute calculée	2,98 tonneaux
Longueur	6,09 m
Largeur	2,36 m
Creux	1,07 m
Type	Embarcation à moteur ouverte en fibre de verre (speedboat)
Construction	1988
Groupe propulsif	Hors-bord Yamaha 60 hp
Équipage	2 personnes
Propriétaire	André Strickland Île Allan, P.B. (T.-N.)

Données préliminaires

Le propriétaire/patron et son frère, qui agissait comme membre d'équipage, ont appareillé du village d'Île Allan à midi le 13 mai 1988 dans une embarcation ouverte en fibre de verre de 6 mètres pour rentrer leurs filets de pêche à la lompe. Comme ils n'étaient pas rentrés à la brunante, leurs familles ont commencé à s'inquiéter et des recherches localisées ont été entreprises. Après plusieurs heures de recherche, on a signalé leur retard et leur disparition à la Garde côtière canadienne ainsi qu' à la Gendarmerie royale du Canada.

Le lendemain, au cours de recherches systématiques, l'embarcation de 6 mètres a été retrouvée; elle était retournée, mais il n'y avait aucune trace des deux pêcheurs. Pendant plusieurs jours, des recherches intensives, qui se sont révélées vaines, se sont poursuivies dans le secteur. Vingt-cinq jours plus tard, le 7 juin 1988, on a retrouvé le corps d'un des hommes qui flottait dans les eaux du port de Fairhaven à quelque 120 M

au Nord-Est du lieu de l'accident. Le deuxième corps n'a pas été retrouvé.

Renseignements concernant la personne décédée

Nom	André Strickland
Poste à bord	Propriétaire/patron
Âge	26 ans
Adresse	Lamaline (T.-N.)

Renseignements concernant la personne disparue et présumément noyée

Nom	Cecil Strickland
Poste à bord	Membre d'équipage
Âge	39 ans
Adresse	Point-aux-Gaul (T.-N.)

Récit des événements

Deux frères, membres d'une entreprise de pêche familiale du village d'Île Allan au bout de la péninsule Burin à Terre-Neuve, mouillent leurs casiers à homards à partir de leur embarcation à moteur ouverte en fibre de verre de 6 mètres dans l'avant-midi du 13 mai 1988. Ils rentrent au port vers 10 h 00. Vers midi, ils appareillent de nouveau pour rentrer un jeu de filets mouillé à un endroit désigné localement sous le nom de Western Grounds, à environ 2 M au Sud-Ouest de l'Île Allan près de l'entrée de la baie de Plaisance, côté Ouest. Les conditions météo sont bonnes avec une mer calme, une brume légère et des vents de l'Ouest de 5 noeuds. C'est apparemment à 15 h 30 que les deux hommes sont vus pour la dernière fois et rien ne semble indiquer qu'ils éprouvent de la difficulté à rentrer leurs filets.

À la tombée de la nuit, comme les hommes ne sont pas encore rentrés, leurs familles commencent à s'inquiéter et entreprennent des recherches avec l'aide d'autres pêcheurs locaux. Après avoir vainement cherché pendant plusieurs heures, on signale le retard et la disparition à la station de radio de la Garde côtière canadienne de St. Lawrence à 22 h 34 le 13 mai 1988. Le Centre secondaire de sauvetage maritime (CSSM) de St. John's (T.-N.) est prévenu et des recherches en bonne et due forme sont entreprises. Deux navires de la Garde côtière canadienne sont dépêchés sur les lieux et un appel à tous les navires est diffusé. On demande l'aide de ressources aériennes mais il est impossible de l'obtenir à cause du brouillard qui couvre alors le secteur. On fait appel à un navire du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM) local, le "AUBREY & PAUL III".

À 01 h 25, un frère des deux disparus signale leur disparition au détachement de la GRC de St. Lawrence. Même si le brouillard a commencé à couvrir le secteur, la GRC patrouille la

route entre Grand Bank et St. Lawrence mais n'aperçoit aucune fusée ni aucun signe des disparus.

À l'aube le 14 mai, des membres du service de pompiers volontaires local mènent vainement des recherches sur le rivage dans un VTT (véhicule tout terrain). Dans l'avant-midi, des pêcheurs locaux repèrent et remontent des filets qui avaient été mouillés par les deux frères, mais ne retrouvent rien d'autre qu'une casquette qu'on croit appartenir à un des deux hommes. Un 'Boston whaler' de la GRC retrouve, avec l'aide de quelques pêcheurs, l'embarcation de 6 mètres utilisée par les deux disparus; elle est retournée et flotte à la dérive par 46°59,5'N et 55°52,5'W. Les recherches se poursuivent, mais sans succès. Plus tard dans la journée, l'aéronef 306 (sauvetage) de Gander (T.-N.) tente de gagner le secteur, mais le brouillard l'oblige à faire demi-tour.

Les services de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne abandonnent les recherches à 22 h 00 le 15 mai 1988 et confient l'affaire à la GRC qui s'occupe des personnes disparues. La police poursuit les recherches. Une équipe de plongeurs de la police se rend sur les lieux mais juge que la profondeur de 23 à 30 brasses est trop grande et décide de ne pas plonger.

Le dossier reste ouvert avec la mention 'personne disparue présumément noyée en mer'. Le 7 juin 1988, vingt-cinq jours après l'accident, on retrouve le corps d'André Strickland qui flotte dans le port de Fairhaven dans la baie de Plaisance à 120 M environ au Nord-Est du lieu de l'accident. Au moment de rédiger le présent rapport, le corps de Cecil Strickland n'a pas encore été retrouvé.

Analyse des principaux facteurs

1. Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques dans le secteur pendant la journée du 13 mai 1988 étaient les suivantes : mer calme, bonne visibilité dans une brume légère et des vents de l'Ouest de 5 noeuds. Voici les conditions météo enregistrées à la station de radio de la Garde côtière canadienne de St. Lawrence voisine :

Heure	Dir. du vent	Vit. du vent	Visibilité	Temp. de l'air
10 h 30	270°	5 noeuds	¼ mille (brouillard)	6,6 °C
13 h 30	350°	8 noeuds	15 milles	12,2 °C
16 h 30	290°	8 noeuds	15 milles	14,8 °C
19 h 30	230°	9 noeuds	15 milles	15,0 °C
22 h 30	350°	6 noeuds	15 milles	8,8 °C

Selon des prévisions de l'état de la mer pour le 13 mai 1988, les vagues devaient atteindre près d'un mètre. Ces conditions ne devraient normalement pas mettre en danger un bateau du type dont il s'agit ici.

La température de la mer enregistrée par le navire de la Garde côtière canadienne "ANN HARVEY" pendant les opérations de recherche était de 5 °C par 47,1° N et 55,2° W et de 5,5 °C par 46,9° N et 55,2° W.

2. Embarcation et moteur

L'embarcation à moteur ouverte de 6,09 m, propriété d'André Strickland, était neuve et n'en était qu'à sa troisième sortie depuis qu'elle avait été livrée en avril. Le hors-bord Yamaha de 60 hp était également neuf; il avait été acheté pour assurer la propulsion de l'embarcation. Cette dernière n'avait pas été inspectée par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne et n'était pas tenue de l'être en vertu des règlements. Immatriculée comme bateau de pêche commerciale, elle était assujettie à la Partie II du Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche édicté en application de la Loi sur la marine marchande du Canada et devait se conformer aux articles du règlement qui portent sur l'équipement de sauvetage et de lutte contre l'incendie. Les signaux et les feux de navigation tombaient sous l'application des dispositions du Règlement sur les abordages qui s'applique à tous les navires (Voir l'Appendice 1 pour retrouver des extraits des règlements).

Même s'il s'agissait d'un bateau neuf, il avait été fabriqué à partir d'un moule qui a servi à fabriquer de nombreux bateaux semblables depuis janvier 1987. Il y a, au total, un peu plus de 300 bateaux du même type fabriqués à partir du même moule qui sont utilisés pour la pêche sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador. Ces embarcations n'ont jamais fait l'objet de rapport négatif concernant la tenue à la mer et rien ne porte à croire que ce soit une déficience à cet égard qui a entraîné le chavirement ou le naufrage.

La puissance maximale recommandée du moteur pour une embarcation de cette taille est de 75 hp. Comme l'embarcation avait été équipée d'un moteur neuf de 60 hp, on ne considère pas que le groupe propulsif était trop puissant.

Une embarcation de ce type, une fois retournée, peut rester à flot grâce à la flottabilité inhérente assurée par le plancher et les poches d'air emprisonnées au moment du chavirement. Il est difficile, sinon impossible, pour des personnes qui ne savent pas nager et qui ne portent pas de dispositif de flottaison de redresser l'embarcation quand

elle est retournée. Comme celle-ci est construite en fibre de verre, elle a une surface très lisse et offre très peu de prise à une personne dans l'eau.

Voici les articles qui auraient apparemment été à bord de l'embarcation au moment de l'appareillage pour les lieux de pêche :

2 gilets de sauvetage
3 fusées
2 paquets de petites fusées
8 avirons
plusieurs gaffes de différentes longueurs
1 seau de plastique de 22 litres

On a retrouvé les deux gilets de sauvetage et une gaffe, mais tous les autres articles avaient disparu.

Quand on a retrouvé l'embarcation renversée, elle était intacte. Il y avait une légère marque de ragage de couleur rougeâtre, à peine perceptible, de 5 sur 10 cm environ du côté bâbord à quelque 0,7 m à l'arrière de l'étrave près de la ligne de flottaison. Le couvercle du hors-bord avait disparu. La manette des gaz était à la position 'arrêt' et le levier d'embrayage au point mort. Selon les conclusions d'une vérification du moteur à l'atelier, il semblerait que celui-ci n'était pas en marche au moment de l'accident. L'hélice n'était pas engagée par des cordages ou des filets. Le réservoir de carburant était saisi. Quatre jeux de dix filets chacun étaient mouillés par 30 brasses de fond. On croit que les hommes avaient rentré 1½ filet avant l'accident. Un pêcheur local a indiqué que, quand il est passé à proximité de l'embarcation des deux frères pour rentrer au port, il a vu les deux hommes qui s'occupaient de leurs filets. Il était environ 15 h 30 et rien ne semblait indiquer qu'ils éprouvaient alors des difficultés. Il est impossible d'émettre la moindre hypothèse sur les circonstances les plus probables de l'accident.

3. Les recherches

Comme les deux frères n'étaient pas encore rentrés à la maison à la brunante, leurs familles ont commencé à s'inquiéter et des pêcheurs locaux ont entrepris des recherches. À 22 h 30, on a décidé de demander l'aide de la Garde côtière canadienne et, à 22 h 34, on a signalé le retard du bateau au CSSM de St. John's.

La vedette de la Garde côtière canadienne "BURIN" a été mobilisée à 22 h 45 ainsi que le navire de la Garde côtière canadienne "ANN HARVEY" à 23 h 12. Les deux navires sont arrivés à pied d'oeuvre à 03 h 00 le 14 mai. Un appel à tous les navires a été diffusé à 23 h 26. Les conditions

météorologiques dans le secteur, au moment où le retard de l'embarcation a été signalé, ont empêché le déploiement des ressources aériennes et ont réduit l'efficacité des recherches nocturnes par les navires de surface.

À 06 h 27 le 14 mai, le navire du SACSM "AUBREY & PAUL III" a été mobilisé et, à 10 h 00, un 'Boston whaler' de la GRC a participé aux recherches.

À 12 h 52, le 'Boston whaler' de la GRC a retrouvé l'embarcation chavirée d'André Strickland à la position 46°50,5'N par 55°52,5'W. Cependant, aucune trace des occupants n'a été retrouvée.

Des navires de surface ont poursuivi vainement les recherches pendant la journée et la nuit. Des plongeurs de la GRC sont arrivés à pied d'oeuvre le 15 mai 1988 et, après avoir évalué le secteur, ont jugé que les 23 à 30 brasses de fond rendaient la plongée impossible. Pendant ce temps, les pompiers volontaires locaux ont vainement ratissé le rivage en VTT.

Les recherches se sont poursuivies le 15 mai 1988 sans qu'on retrouve trace des deux hommes. À 22 h 00, les opérations SAR ont été suspendues et le cas des deux hommes présumément noyés en mer a été confié à la GRC qui s'occupe des personnes disparues. Pendant plusieurs jours, la GRC a poursuivi les recherches notamment au moyen d'une caméra vidéo sous-marine télécommandée; cependant, celles-ci sont demeurées vaines et le dossier est resté ouvert.

Le 7 juin 1988, le corps d'André Strickland a été retrouvé flottant dans les eaux du port de Fairhaven dans la baie de Plaisance, à 120 M environ de l'île Allan. La victime ne portait pas de gilet de sauvetage ni de VFI.

Compte tenu de l'état de décomposition avancée du cadavre, l'autopsie n'a pas été effectuée.

4. Survie

La température moyenne de la mer enregistrée dans le secteur le 14 mai 1988 était de 5,25 °C. Un graphique d'une publication de la Croix rouge canadienne intitulée 'Survie en eau froide' montre qu'une personne a de fortes chances de survie dans l'eau de mer à 5 °C si elle est secourue immédiatement et qu'elle peut s'aider jusqu'à 35 minutes.

Après un séjour dans l'eau de 35 minutes à une heure trente minutes, la personne a 50 % des chances de survivre. Ces durées de survie sont des moyennes prévisibles pour des adultes. Les données proviennent d'expériences sur le refroidissement effectuées en mer sur des hommes et des

femmes moyens, vêtus de vêtements légers ainsi que d'un gilet de sauvetage ordinaire, qui restent calmes dans l'eau. Les durées de survie sont plus longues pour les personnes grasses et plus courtes pour les personnes menues.

Ces moyennes varient selon la forme physique et l'âge de la personne ainsi que les conditions météorologiques et diminuent si le sujet a subi des blessures. La consommation d'alcool donne l'impression à la victime qu'elle a plus chaud mais elle accélère la déperdition de chaleur (Voir l'Appendice II). Comme c'est souvent le cas dans les accidents de ce genre, il semble que les pêcheurs négligent de porter des gilets de sauvetage ou des VFI à bord de leurs bateaux. Ils jugent ces dispositifs inconfortables et encombrants pendant les opérations de pêche et davantage s'ils portent déjà des vêtements épais.

Au moment où les pêcheurs ont quitté le port le 13 mai à destination des lieux de pêche, ils portaient apparemment les vêtements suivants :

André - un pantalon caoutchouté vert par dessus un jean, une chemise, un coupe-vent bourgogne, des cuissardes noires et une casquette (celle qui a été retrouvée dans les filets rentrés par les chercheurs dans l'avant-midi du 14 mai a été identifiée comme appartenant à André).

Cecil - un pantalon caoutchouté vert par dessus des salopettes, un jean, une chemise, une veste trois-quarts jaune et brune ainsi que des bottes de caoutchouc noires.

Ni l'un ni l'autre ne savait nager et, quand ils ont appareillé en direction des lieux de pêche, ils ne portaient ni gilet de sauvetage ni autre dispositif de flottaison, même si on a retrouvé deux gilets de sauvetage à bord.

5. Expérience

Les deux hommes pratiquaient la pêche à plein temps et étaient donc considérés comme des pêcheurs expérimentés. Aucun des deux ne possédait de certificat et ils n'étaient pas tenu d'en avoir en vertu des règlements. Même s'ils avaient passé la majorité de leur vie à pêcher dans de petites embarcations ouvertes, ils avaient aussi servi à bord d'un petit palangrier avec leurs autres frères.

Constatations

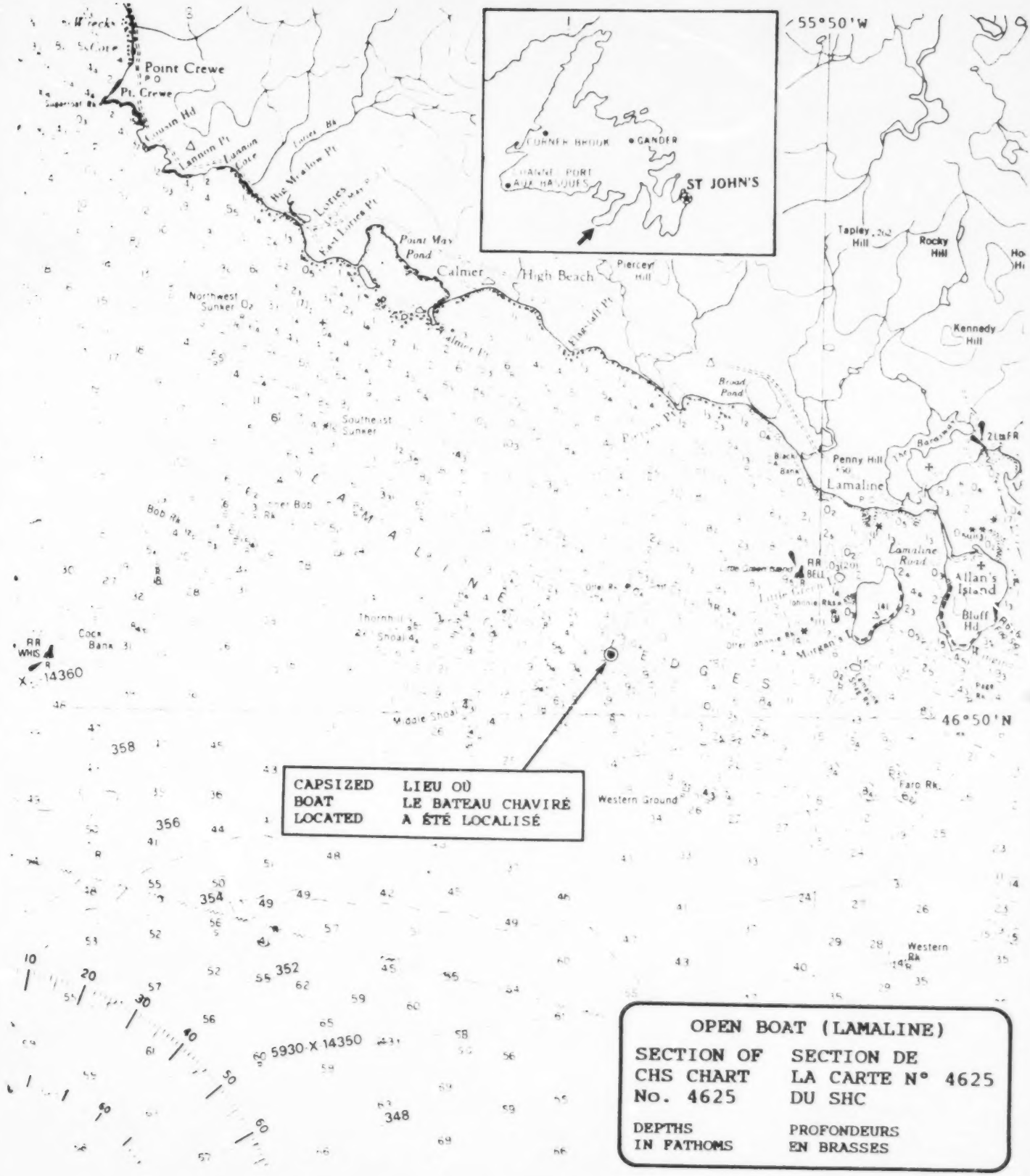
Peu après 15 h 30 le 13 mai 1988, par beau temps, deux frères, André et Cecil Strickland, au moment où ils se trouvaient sur les lieux de pêche et rentraient leurs filets de pêche à la

lompe, sont tombés à la mer quand leur embarcation en fibre de verre de 6 mètres s'est remplie d'eau et/ou a chaviré pour des raisons inconnues. En l'absence de témoins, il semble que les facteurs suivants aient joué un rôle dans l'accident :

- les victimes ne portaient pas de dispositif de flottaison;
- les victimes n'ont pas pu utiliser les fusées ou, si elles l'ont fait, celles-ci n'ont pas été aperçues;
- certains équipements de sécurité n'ont pas été saisis dans l'embarcation;
- les victimes portaient des vêtements épais;
- les victimes ne savaient pas nager;
- la froide température de l'eau a limité la durée de survie des deux hommes.

Enquêtes sur les accidents maritimes
Transports Canada
110, rue O'Connor
Ottawa (Ont.)
K1A 0N5

Mai 1989.


55°50'W
46°50'N
Point Crewe
Pt. Crewe
Lannon Pt
Lannon Cove
Lannon Hd
Lannon Rk
Little Rk
Big Meadow Pt
Lurries
Fort Lurries Pt
Point May
Pond
Calmier
High Beach
Piercey Hill
Tapley Hill
Rocky Hill
Kennedy Hill
Northeast Sunker
Southeast Sunker
Admiral Pt
Pinsent Pt
Broad Pond
Penny Hill
Lamaline
Lamaline River
Allan's Island
Bluff Hd
Bob Rk
Cock Bank
Thornhill Shoal
Middle Shoal
Western Ground
Faro Rk
Western Rk
Pagee Rk
Little Green Island
Little Green Rks
Morgan's Rk
Ore Rk
Ore Bank
Back Bank
Barrenland
2 Ldg FR
RR WHIS
RR BELL
X 14360
5930 X 14350
358
356
354
352
348
CAPSIZED BOAT LOCATED
LIEU OÙ LE BATEAU CHAVIRÉ A ÉTÉ LOCALISÉ
CORNER BROOK
GANDER
CHANNEL-PORT AUX BASQUES
ST JOHN'S
OPEN BOAT (LAMALINE)
SECTION OF CHS CHART No. 4625
SECTION DE LA CARTE N° 4625 DU SHC
DEPTHS IN PATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES

Recovered 6.09 m fibreglass boat from which the two brothers were fishing at the time of the casualty.

Embarcation de 6,09 m en fibre de verre à partir de laquelle les deux frères pêchaient au moment de l'accident qui a été récupérée.

ANNEX I

CANADA SHIPPING ACT

Small Fishing Vessel Inspection Regulations

PART II

FISHING VESSELS NOT EXCEEDING FIFTEEN TONS, GROSS TONNAGE

Application

52. This Part applies to fishing vessels not exceeding 15 tons, gross tonnage, that are not sailing ships.

Life Saving Equipment, Lights and Signals

53. (1) In this section, "approved", when used in reference to an article, means that the article has been built in accordance with the standards therefor in the *Life Saving Equipment Regulations* and has been approved by the Board.

"(2) Every fishing vessel not exceeding 12.2 m in length shall carry

(*a*) one approved life jacket for each person on board;

(*b*) one approved lifebuoy fitted with 27 m of line; and

(*c*) one watertight can containing six approved self-igniting flares.

(3) Every fishing vessel exceeding 12.2 m in length shall carry

(*a*) one approved life jacket for each person on board;

(*b*) a sufficient number of lifeboats, boats, dories, skiffs or seine skiffs to accommodate all persons on board the vessel; and

(*c*) one watertight can containing six approved self-igniting red flares.

"(4) Every fishing vessel shall carry sufficient lights and equipment to comply with the *Collision Regulations*, and such lights shall be oil or electric."

APPENDICE I

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche

PARTIE II

BATEAUX DE PÊCHE D'UNE JAUGE BRUTE D'AU PLUS QUINZE TONNEAUX

Application

52. La présente partie s'applique aux bateaux de pêche qui, ayant une jauge brute d'au plus 15 tonneaux, ne sont pas des voiliers.

Équipement de sauvetage, feux et signaux

53. (1) Au présent article, l'expression «approuvé», appliquée à un objet, signifie que l'objet a été construit conformément aux normes applicables, établies dans le *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, et qu'il a été approuvé par le Bureau.

«(2) Tout bateau de pêche ne dépassant pas 12,2 m de longueur doit avoir

a) un gilet de sauvetage approuvé pour chaque personne à bord;

b) une bouée de sauvetage approuvée munie d'une ligne de 27 m; et

c) une boîte métallique étanche contenant six feux approuvés à allumage automatique.

(3) Tout bateau de pêche dépassant 12,2 m de longueur doit avoir

a) un gilet de sauvetage approuvé pour chaque personne à bord;

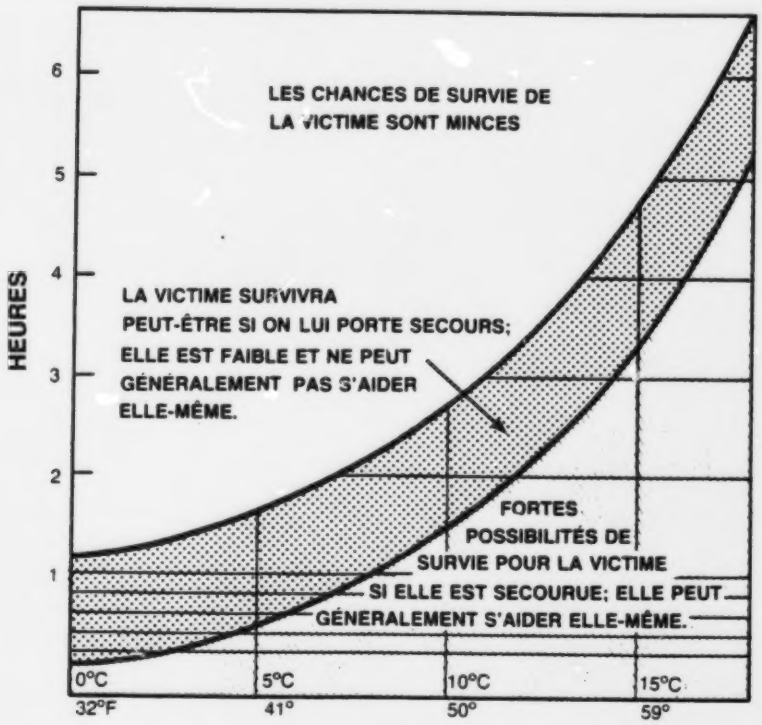
b) un nombre suffisant d'embarcations de sauvetage, de bateaux, de doris, d'esquifs ou de senneurs pour recevoir toutes les personnes à bord; et

c) une boîte métallique étanche à l'eau contenant six feux rouges approuvés à allumage automatique.

«(4) Tout bateau de pêche doit être pourvu d'un équipement et de feux conformes aux exigences du *Règlement sur les abordages*, ces feux doivent être soit au pétrole, soit électrique.»

APPENDICE II

SURVIE EN EAU FROIDE



Le graphique ci-dessous donne une idée de la durée de survie d'un adulte moyen immergé dans l'eau à des températures diverses. Les données proviennent d'expériences de refroidissement effectuées en mer en gardant immobiles dans l'eau des hommes et des femmes vêtus de vêtements légers et d'un gilet de sauvetage ordinaire. Le graphique indique, par exemple, que la durée de survie prévisible est d'environ 2 heures et demie à 3 heures dans l'eau à 10°C (50°F). Cette durée est plus longue pour les personnes grasses et plus courte pour les personnes menues. Bien que les femmes soient en général un peu plus grasses que les hommes, elles se refroidissent un peu plus vite en raison de leur petite stature. Cependant, à taille égale, l'homme se refroidira plus vite.

"SURVIE EN EAU FROIDE"
LA SOCIÉTÉ CANADIENNE
DE LA CROIX-ROUGE